



O papel da mobilidade na consolidação do interior do estado de São Paulo. O caso da Estrada de Ferro Araraquarense (séculos XIX-XX)¹

Fernanda de Lima Lourencetti²

Resumo.

Este artigo apresenta a importância do caminho-de-ferro na consolidação urbana do Estado de São Paulo (Brasil). A primeira estação ferroviária da Estrada de Ferro Araraquarense foi inaugurada em 1885, sendo o início de um troço ferroviário que fez parte do desenvolvimento do oeste do estado de São Paulo conhecido como Sertão Paulista. O crescimento deste caminho-de-ferro ilustra o papel da mobilidade favorecida por este meio de transporte na organização de toda uma região, logo, a Estrada de Ferro Araraquarense fez parte de uma série de estratégias tendentes a favorecer a expansão territorial do oeste Paulista. Durante a primeira metade do século XX, tanto a nível regional como nacional, o sistema ferroviário foi secundarizado perante o avanço do sistema rodoviário. Apesar do caminho-de-ferro ter sido limitado quase exclusivamente ao transporte de mercadorias, ele manteve uma grande influência na consolidação da região da Araraquarense. O objetivo principal deste artigo é analisar os aspetos acima enunciados numa perspetiva interdisciplinar, que considera as áreas do urbanismo, da economia, da tecnologia e da história.

Palavras-chave: Oeste Paulista; Estrada de Ferro Araraquarense; Urbanismo; Caminho-de-ferro

Abstract: *The Mobility role in the São Paulo hinterland consolidation. The case of Estrada de Ferro Araraquarense (19th-20th centuries).*

This article presents the railway importance in the urban organization of the São Paulo State (Brazil). The first railway station of the *Estrada de Ferro Araraquarense* was inaugurated in 1885; it was the beginning of a railway branch that made a part of the development of the west side of São Paulo State, known as *Sertão Paulista*. The railway growth illustrates the roll of the mobility benefited by this mean of transportation in the region organization, thus, the *Estrada de Ferro Araraquarense* made part of a series of strategies aiming the São Paulo western region territorial expansion. During the first half of the 20th century, both regional and national level, the railway system was relegated to second place in the face of the developing of the railroad system. Despite the railway use has been restricted to the transportation of goods, it maintained its influence on the organization of the Araraquarense region. The goal of this article is to analyze the aspects quoted above in an interdisciplinary perspective, which considers the urbanism, economic, technological and history fields.

Keywords: São Paulo hinterland; Araraquarense Railway; Urbanism; Railway

¹ A investigação para este artigo foi desenvolvida no âmbito do projecto CIDEHUS - UID/HIS/00057/2013 (POCI-01-0145-FEDER-007702)

² A Doutoranda do CHAIA/CIDEHUS – Universidade de Évora. fernanda.delima@gmail.com.)



1. Introdução

Assim como em inúmeros outros países, no Brasil a influência do sistema ferroviário teve uma grande importância na sua organização territorial. Ao longo do oeste do estado de São Paulo, também conhecido como Sertão Paulista, a urbanização ocorreu paralelamente à extensão dos carris. Em alguns casos os centros urbanos foram criados antes da chegada do caminho-de-ferro e da construção da estação ferroviária, enquanto em outros, a aglomeração populacional surgiu na sequência da instalação dos serviços que foram atraídos pela pré-existência do caminho-de-ferro. Em qualquer dos casos, a urbanização esteve sempre diretamente ligada ao desenvolvimento do caminho-de-ferro, sendo verdadeiramente consolidada a partir de toda a infraestrutura e serviços por ele atraídos.

O reconhecimento do papel do caminho-de-ferro no surgimento e desenvolvimento das cidades do oeste Paulista foi um dos resultados da investigação feita por um grupo de investigadores da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” - Campus de Bauru. O grupo abordou o tema “Saberes Eruditos e Técnicos na Configuração e reconfiguração do Espaço Urbano – Estado de São Paulo, séculos XIX e XX”³, como um projeto temático de forma interdisciplinar, desenvolvendo estudos urbanos, históricos e paisagísticos. As investigações fizeram com que a importância do património ferroviário do Sertão Paulista fosse destacada, o que permitiu um aprofundamento ainda maior do tema⁴ e a sua abordagem numa perspetiva histórica.

De meados do século XIX até meados do século XX, é possível descrever os processos de ascensão e declínio do sistema ferroviário juntamente com os seus reflexos ao longo do território Paulista. O estado de São Paulo não foi o pioneiro na instalação do sistema ferroviário no país, mas após a chegada do comboio a sua consolidação territorial teve um grande desenvolvimento através do descobrimento de novas regiões e da industrialização e organização de suas cidades. A Estrada de Ferro Araraquarense é um dos quatro troços ferroviários que foram implantados no oeste Paulista. No período do seu prolongamento, ao encarecer os serviços e materiais de manutenção e ampliação de sua infraestrutura, o sistema ferroviário do país foi secundarizado. Dentro deste contexto, a falta de capitais necessários para a construção da Estrada de Ferro Araraquarense obrigou o pedido de empréstimos junto dos bancos, o que não só atrasou a sua construção, como a construção do caminho-de-ferro ficou nas mãos de empresas comerciais. Este fato limitou o uso deste caminho-de-ferro ao transporte de mercadorias.

³ O Projeto Temático recebeu financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). No ano de 2009, fez parte deste projeto no âmbito da investigação “A legislação e seu processo de difusão na circulação dos preceitos higiénicos e inovações técnicas na reconfiguração das cidades ferroviárias do oeste Paulista”;

⁴ Como uma continuidade das investigações, desenvolvi a dissertação de mestrado “Estrada de Ferro Araraquarense in the Framework: The industrial landscapes of the West of São Paulo State as a heritage of the mobility”, enquadrada no Master ERASMUS Mundus TPTI – Técnica, Património e Territórios Industriais entre os anos de 2013 e 2015;



Na década de 1930, devido ao interesse do Estado Novo em consolidar o território nacional, o sistema ferroviário não foi desativado de imediato, o que permitiu que a Estrada de Ferro Araraquarense chegasse aos limites do estado de São Paulo. Independentemente das dificuldades com que o prolongamento dos carris se confrontou, a sua construção teve efeitos significativos na organização urbana de toda uma região do Sertão Paulista. O principal objetivo deste artigo é abordar de forma interdisciplinar como o sistema ferroviário estimulou o desenvolvimento territorial desta região. Ao explorar o caso específico da Estrada de Ferro Araraquarense, este artigo aborda primeiramente o processo de organização das terras do oeste Paulista analisando em sequência o papel desenvolvido pela mobilidade ferroviária no contexto das consolidações territorial e urbana.

2. A organização do território no Estado de São Paulo (séculos XIX – XX)

As cidades do oeste Paulista foram configuradas depois do estabelecimento de vários planos legislativos urbanos, nomeadamente o Código Sanitário⁵, legislação de âmbito estadual, o Código de Posturas⁶ e as Leis Orgânicas, legislação de âmbito municipal. Normalmente estas cidades eram organizadas de acordo com a topografia do terreno, fazendo uso dos planaltos para a criação de uma praça retangular, a praça matriz, onde era localizada a igreja, e mais próximo das margens dos rios eram feitas as plantações e as criações de gado (Katayama 2007, p. 26). O traçado do caminho-de-ferro, assim como as áreas produtivas, geralmente acompanhava o curso do rio. A forma como se criaram muitas destas cidades está bem explicita no seguinte:

“Dans certaines régions reculées de l’Etat, on reconnait ces premiers village brésiliens à leur nom d’aldeia ou de missão, et mieux encore à leur plan ampli et fonctionnent : église au centre, commandant une place rectangulaire de terre battue envahie par l’herbe, le «Largo da Matriz», et entourée des rues se coupant à angle droit, bordées de maisons basses remplaçant les huttes indigènes d’autrefois. Les planteurs, « fazendeiros », jalousaient le pouvoir temporel des missions qui freinait leurs exactions et les prouvait aussi de main-d’œuvre servile. Ils lançaient des expéditions punitives à la suite des quelles prêtres et Indiens se débattaient. ” (Claude 1955, p. 127)

⁵ O Código Sanitário Estadual influenciou na elaboração dos Códigos de Posturas das cidades do oeste Paulista. Sua primeira versão foi criada em 1894, influenciada pelas teorias médicas das cidades francesas, bem aceitas pelos higienistas provindos da Escola de Medicina do Rio de Janeiro, e pelo Código de Posturas da cidade de São Paulo (Rolnik, 1997, p. 40). Em 1918 o Código Sanitário sofreu uma revisão devido a influências alemãs e norte americanas.

⁶ Após a criação da Assembleia Legislativa Provincial (1835), as cidades de todo o país seguiam as Leis e Decretos Provinciais com a obrigatoriedade de emitir leis que informassem qualquer tipo de variação que o município estipulasse para a sua administração local. Apenas em 1891 os estados brasileiros passaram a ter autonomia na produção dos Códigos de Posturas, direcionando o poder legislativo municipal à Câmara Municipal de cada cidade de forma independente, tendo sido o primeiro Código de Posturas criado para a cidade de São Paulo em 1886. Na região da Estrada de Ferro Araraquarense, a cidade de Araraquara, primeira cidade da linha, instituiu seu primeiro Código de Posturas em 1867.



Cada troço ferroviário do oeste Paulista teve uma influência diferente sobre o território. Foi evidente a maior participação do caminho-de-ferro no desenvolvimento da região das cidades que permaneceram como “ponta de trilhos”⁷ por mais tempo. Vejamos então as condições de desenvolvimento de cada linha ferroviária do Sertão Paulista (Ribeiro 2007, p. 16; Yosioka 2007, p. 11; Junqueira 2007, p. 10; Pedro 2007, p. 16):

- Linha Paulista: acompanhou o caminho do café que passava por aglomerações já existentes. A sua principal função era recolher matéria-prima, nomeadamente madeira, para levar para o Porto de Santos;
- Linha Sorocabana: durante a Segunda Guerra Mundial houve uma crise agrícola causada pela impossibilidade de escoar o café até o Porto de Santos, por esta razão o seu desenvolvimento foi acompanhado paralelamente pela criação de novos aglomerados urbanos devido ao interesse dos colonos em encontrar novas oportunidades de ocupação e cultivo;
- Linha Araraquarense: a partir de 1885, quando o caminho-de-ferro atingiu a cidade de Araraquara, em um período de crise aurífera e da cultura cafeeira, esta linha ferroviária acompanhou a produção agrária de terras devolutas e promoveu o desenvolvimento das aglomerações subdesenvolvidas mas já existentes;
- Linha Noroeste: responsável pelo desbravamento da região que atravessava, chegou antes da formação das aglomerações urbanas e deu origem ao povoamento e ao desenvolvimento da agricultura.

O desenvolvimento inicial de cada um desses troços ferroviários ocorreu durante o fim do século XIX e início do século XX, isto é, próximo do declínio do sistema ferroviário no país, o qual se iniciou no começo do século XX. Através da análise de mapas datados de 1889, 1930 e 1950⁸, foi possível identificar que nos anos de 1881, 1885 e 1889⁹, altura em que o caminho-de-ferro ainda era o meio de transporte terrestre mais importante, o surgimento de um maior número de centros urbanos.

Na década de 1930, período que a desvalorização ferroviária foi acentuada, também cresceu o interesse em conectar as terras ainda desconhecidas do país às regiões já habitadas. O objetivo desta maior consolidação territorial foi a formação de uma identidade nacional mais sólida, o que por fim incentivou a extensão dos carris, apesar do uso deste meio de transporte já estar em decadência. Neste período, o Estado Novo¹⁰ procurou implementar tecnologias e estudos científicos de modo a que os terrenos que fossem sendo desbravados tivessem uma exploração agrícola e pecuária mais produtivas (Nogueira 2012, p. 326). Através dos mapas mencionados anteriormente, é possível perceber ainda que, apesar de em 1937 e

⁷ Cidades onde foram localizadas as estações terminais da linha ferroviária durante um maior período de tempo.

⁸ Estes mapas estão disponíveis no Arquivo Público Digital do Estado de São Paulo;

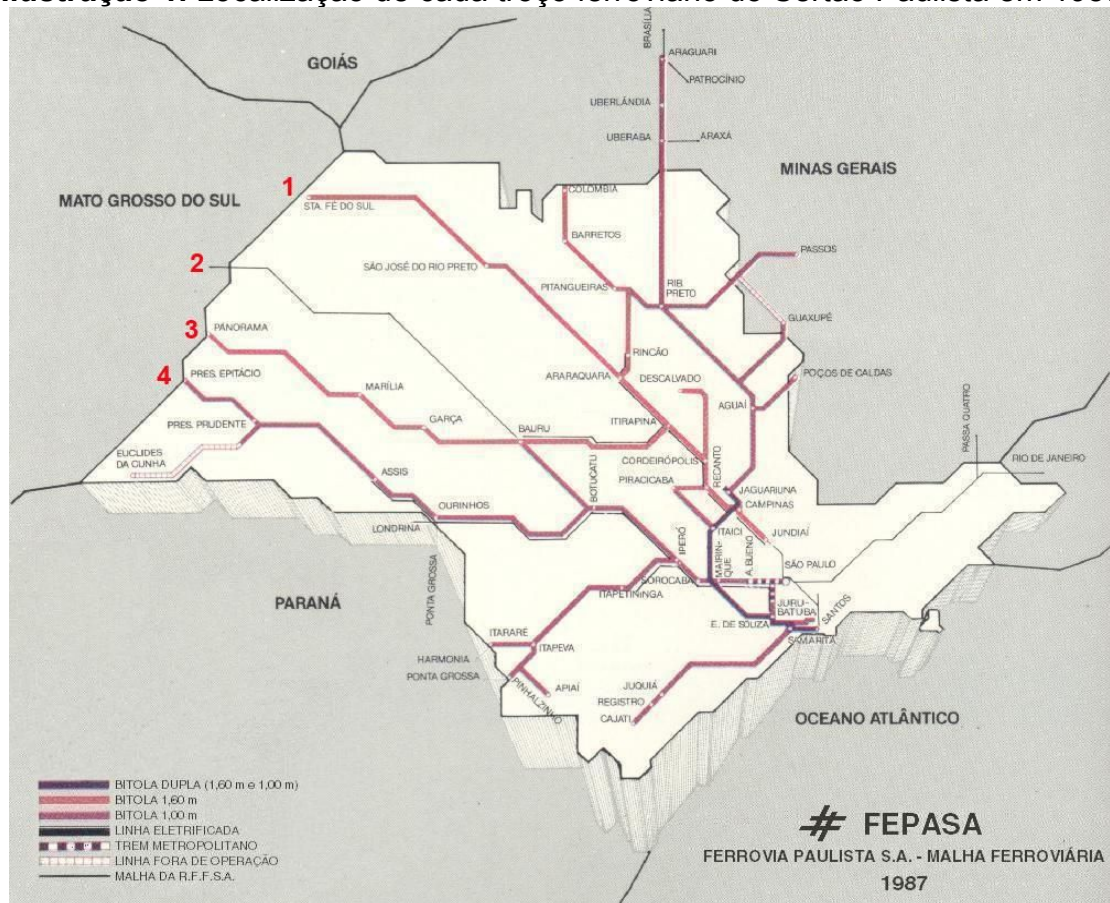
⁹ As informações relativas aos anos de 1881, 1885 e 1889 estão no mapa de 1889;

¹⁰ Também conhecido como Terceira República, o Estado Novo foi criado pelo Presidente Getúlio Vargas em 1937 como um governo absolutista e nacionalista;



1938 não ter havido o surgimento de nenhum novo município, em 1948 o estado de São Paulo chegou a formar cerca de setenta novas cidades.

Ilustração 1. Localização de cada trecho ferroviário do Sertão Paulista em 1987.



Legenda: 1 – Araraquarense; 2 – Noroeste; 3 – Alta Paulista; 4 - Sorocabana. Adaptação: Lourencetti, Fernanda de Lima (2017).

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Paulista_S.A.

Na sequência desta contextualização histórica mais genérica, aborda-se o desenvolvimento territorial através do avanço do caminho-de-ferro, com a ilustração, do caso específico da Estrada de Ferro Araraquarense. Com esta análise pretende-se compreender como, em um período de desvalorização, o caminho-de-ferro ainda foi um ator importante na consolidação do território Paulista, o que reforça a importância da mobilidade do sistema ferroviário em tal contexto.

3. O comboio e o desenvolvimento territorial do estado de São Paulo

“(…)o deslocamento dos centros de maior importância econômica e do eixo demográfico, até então, localizados no nordeste e no leste brasileiro, para o sul do país.” (França 1960, apud. Matos 1974, p. 44).



A introdução do caminho-de-ferro no estado de São Paulo deu início ao deslocamento dos centros de maior importância económica do país e continuidade à consolidação territorial do mesmo por meio de dois principais atores: o café e os bandeirantes. Sendo assim, a configuração atual deste estado teve início com a entrada do café pelo Vale do Paraíba a partir de 1836 (Matos 1974, p. 42). Cerca de vinte ou trinta anos depois, a cidade de Campinas tornou-se a urbe de maior importância no setor da produção cafeeira, devido ao advento do caminho-de-ferro e do desbravamento provido pelos bandeirantes.

Como citado anteriormente, o estado de São Paulo não foi o pioneiro na instalação do sistema ferroviário do país, mas sim o estado do Rio de Janeiro. A construção do primeiro caminho-de-ferro entre estes estados ocorreu após alguns agricultores, interessados em facilitar a mobilidade e expansão do seu mercado e dos seus produtos, financiarem tal transporte. A Estrada de Ferro D. Pedro II atravessou os limites do estado do Rio de Janeiro em 1858 através da mesma região que o café anos antes, isto é, os primeiros carris do estado de São Paulo percorreram a região do Vale do Paraíba a seguir a expansão cafeeira.

“(...) cumpre não buscar nela plano algum de conjunto, visão alguma de longo alcance e sim nada mais que o interesse imediato dos quadros dirigentes, fazendeiros e vendedores de terras.” (Mombeig 1984, p. 162)

Antes da chegada do café no estado de São Paulo foram discutidos planeamentos que integrassem o transporte marítimo e o caminho-de-ferro. Foi a intenção de expandir o mercado externo dentro do país que tornou a navegação um meio de transporte importante. Desta forma, alguns anos antes da construção do primeiro caminho-de-ferro Paulista, no dia 18 de março de 1836 (mesmo ano da chegada do café no estado de São Paulo), foi revogada a primeira Lei Paulista para a criação de um sistema de transporte intermodal através da criação de um caminho-de-ferro ligado à navegação na cidade de Santos. Esta lei dava às empresas Aguiar, Viúva, Filhos e Cia. e *Platt & Reid* o direito de construir um troço entre o Porto de Santos, litoral Paulista, e o Planalto, interior do estado.

Entretanto, esta ligação não foi construída de imediato. Dois anos depois, no dia 30 de março, foi publicada uma nova lei, mas as obras também não foram executadas (Matos 1974, p. 60). Logo, mesmo com a criação de um plano de instalação de um sistema ferroviário independente da primeira trama ferroviária do país, a história do sistema ferroviário Paulista acabou por iniciar-se como uma expansão do primeiro caminho-de-ferro brasileiro.

O início da história ferroviária do Brasil foi marcado pela primeira Lei que determinava a implantação de um sistema ferroviário no país, a Lei Feijó de 31 de outubro de 1835, a qual concedia facilidades para a construção de um caminho-de-ferro que conectasse os estados do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul, passando pelo estado de São Paulo (Azevedo 1950, p. 54; Pinto 1903, p. 22). Ela foi assinada pelo Ministro do Império, Antônio Limpo de Abreu, e pelo Regente Imperial, Padre Antônio Feijó, o qual deu início à sua carreira política em 1821 após ter feito parte da Corte Geral e Extraordinária da Nação Portuguesa em Lisboa (Vieira, 2010, p. 195).



Para a implantação desta Lei, Visconde de Barbacena foi enviado para Londres pelo Governo Imperial em 1835, com o objetivo de formar um grupo de financiadores, pois o Brasil não tinha condições financeiras para arcar com os custos da construção de tal infraestrutura. Para atrair estes investidores foi criado em 18 de março do ano seguinte a Lei nº 51, denominada Plano de Viação, mas ela não foi suficiente para atrair investimentos (Pinto 1950, p. 24-26).

O primeiro idealizador da Imperial Companhia de Estrada de Ferro foi o oficial naval e político britânico Thomas Crokrane em 1839, entretanto, mesmo após exigir uma garantia de juros, devido ao seu capital insuficiente, ele não deu início a esta empreitada. Com o passar de alguns anos, convencido da necessidade de apresentar incentivos ainda maiores para a instalação do sistema ferroviário no país, o Governo Imperial concedeu em 26 de julho de 1852, através da Lei nº 641, uma garantia de até 5% de juros para aquele que assumisse a responsabilidade de instalar o caminho-de-ferro no país (Matos 1974, p. 62). Ainda assim, os investidores britânicos não se sentiram seguros o suficiente para tal investimento, logo, foi o empresário brasileiro Irineu Evangelista de Souza, conhecido como Barão de Mauá, quem viabilizou a construção do primeiro caminho-de-ferro brasileiro, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, também conhecida como Estrada de Ferro Mauá, inaugurada no dia 30 de abril de 1854, quatro anos antes da inserção do sistema ferroviário no estado de São Paulo.

Após o caminho-de-ferro ter atingido o território Paulista, não tardou muito para que um outro plano de transporte intermodal fosse elaborado para o estado. A formulação de condições para a sua viabilização teve início em 26 de abril de 1859, quando foi concedido ao Marquês de Monte Alegre, ao Francisco Antônio Pimenta Bueno e ao Barão de Mauá um prazo de noventa anos para a construção de um caminho-de-ferro entre as cidades de Santos e Jundiaí. Este prazo ainda foi ampliado através do Decreto 2.124 de 13 de março de 1858 e, posteriormente, mais alguns anos por um Decreto datado de 29 de outubro de 1859. Entretanto, foi uma iniciativa britânica, através da aprovação concedida pelo Decreto 2.601 de 6 de junho de 1860, que criou a Companhia Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, finalizada em 1867 (Matos 1974, p. 62-63).

Depois deste primeiro investimento, alguns fazendeiros, juntamente com o líder do Partido Republicano, Saldanha Marinho, fundaram a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a qual estendeu os carris britânicos até a cidade de Campinas, finalizando as obras em 1872 (Lança 2009, p.25). O projeto foi desenvolvido pelos britânicos Jame Brunlees e Daniel Mackinson Fox¹¹, supervisionado pelo Engenheiro Chefe da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Dr. João Ernesto Viriato Medeiros, e construído pelos empreiteiros brasileiros Ângelo Thomaz do Amaral e o arquiteto Heitor Rademaker Grunewald (Kühl 1998, p.154; Vargas 1944, p.140).

Nessa altura, após Campinas passar a ser a região de maior produção cafeeira, o seu caminho-de-ferro foi estendido em diversas direções por outras companhias, nomeadamente a Ituana, a Sorocabana e a Mogiana. O trecho

¹¹ Ambos condecorados na Inglaterra, ainda trabalharam juntos para a Estrada de Ferro Mersey em 1886, mas Brunlees voltou a trabalhar na América do Sul no Uruguai, na Bolívia e na Venezuela;



ferroviário que seguiu até a região Araraquarense foi construído ainda com investimentos feitos pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro. As principais estações do caminho-de-ferro construídas por esta empresa que fazem parte do percurso até o início da Estrada de Ferro Araraquarense foram as da cidade de Santa Bárbara do Oeste, inaugurada em 27 de agosto de 1875, a de Limeira, inaugurada em 30 de junho de 1876 e a de Rio Claro, inaugurada em 11 de agosto de 1876 (Lança 2009, p.26).

Até este período da história, a mobilidade do estado de São Paulo foi configurada a partir de interesses económicos, tanto externos quanto internos. Só na década de 1880 que o Governo Imperial teve interesses em expandir este sistema ferroviário com o objetivo de consolidar o território, conectando o estado de São Paulo com o que hoje é conhecido como estado do Mato Grosso do Sul. O engenheiro escolhido para o desenvolvimento do projeto foi Francisco Antônio Pimenta Bueno. O plano ficou pronto em 1884, após o aparecimento de inúmeros interessados em valorizar suas terras com a passagem dos carris. Entretanto, a companhia Rioclarense, a qual era responsável pela construção deste novo troço ferroviário, foi vendida para a família Arruda Botelha, família de um fazendeiro São-carlense, o Conde do Pinhal, desta forma, não é de se estranhar que o comboio tenha sido direcionado para a cidade de São Carlos, onde chegou em 1884 e, finalmente, em 1885, ele atingiu Araraquara.

Ilustração 2. Evolução do Caminho-de-Ferro do Estado de São Paulo.



Fonte: Matos, Odilon Nogueira 1916, p. 43.



Esse foi o percurso traçado pelos carris até o início da Estrada de Ferro Araraquarense. O território até este momento era consolidado através da construção de um sistema ferroviário com bitola larga (1,60m) e do interesse pela expansão cafeeira. No entanto, no início desta sessão, foi mencionado que a expansão do caminho-de-ferro teve também a influência de um outro ator além do café para alcançar uma maior consolidação territorial. O bandeirante, um desbravador reconhecido pelo Governo Imperial, abriu caminhos em meio as matas virgens para a povoação das terras desconhecidas e para a procura de riquezas, por sua vez, ele foi responsável pelo surgimento de pequenas povoações e imigrações, como será apresentado na descrição sobre o desbravamento da região Araraquarense.

4. A mobilidade e o território da região Araraquarense

Como citado anteriormente, a Estrada de Ferro Araraquarense teve início no período da crise mineira, o que explica a população ter sido formada principalmente por imigrantes do estado de Minas Gerais. Entretanto, entre 1864 e 1870, outro fator incentivou a migração para o estado de São Paulo, a Guerra do Paraguai, da qual muitos tentavam fugir do recrutamento militar a procura de novas terras para cultivo. Estes desbravadores eram aqueles que davam início às povoações nos planaltos.

O primeiro bandeirante do interior da região Araraquarense, conhecida também como Alta Araraquarense¹², foi Patrício Lopes de Souza, imigrante de Minas Gerais, juntamente com o seu escravo Jeremias. Ambos foram para a cidade de Campinas em 1830, mas após alguns anos, através de incentivos concedidos pelo Governo Imperial, foram lutar contra os nativos para o desbravamento de novas terras (Anônimo s/ ano).

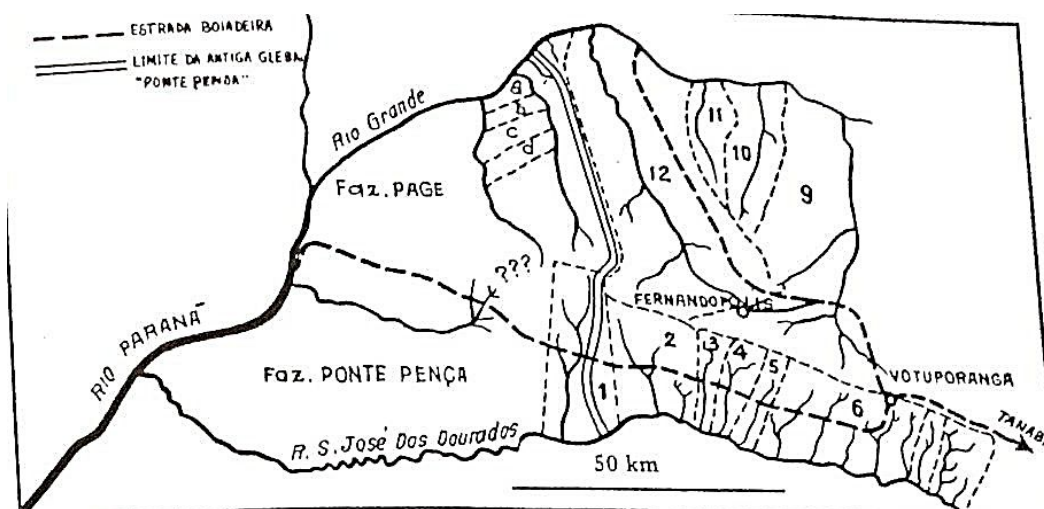
Em 1850 foi criada a Lei de Terras, uma Lei com o objetivo de estabelecer uma forma de administração dos territórios desbravados. Com a nova legislação, Patrício pôde dividir as terras que desbravou. O parcelamento estabelecido por Patrício foi a primeira organização territorial criada para a Alta Araraquarense, sendo baseada na formação de doze fazendas, assim como ilustrado abaixo (Monbeig 1984, p. 217).

Neste período o caminho-de-ferro ainda não havia atingido a região, por isso é importante mencionar sobre um estudo desenvolvido pelo engenheiro brasileiro Antônio Francisco de Paula Souza. Em seu livro, "Estrada de Ferro na Província de São Paulo" (1873), ele apresenta as vantagens de uma nova tecnologia criada pelos britânicos, a qual fazia uso de bitolas mais estreitas na construção dos caminhos-de-ferro. Sendo assim, após chegar à Araraquara em 1885 com o padrão da bitola larga, o caminho-de-ferro foi estendido com as dimensões da bitola estreita, impedindo que o transporte de mercadorias e pessoas fosse contínuo. Sendo assim, no deslocamento da região Araraquarense até o Porto de Santos, todos os usuários e produtos eram obrigados à trocar de comboio na cidade de Araraquara.

¹² Esta região engloba as cidades formadas a partir da localização da cidade de Tanabi até o limite do estado de São Paulo, marcado pela passagem do Rio Paraná.



Ilustração 3 – Limites de glebas e fazendas da alta Araraquarense.



Legenda: 1 - Fazenda Marimbondo; 2 - Fazenda do Ranchão; 3 - Fazenda Iágora; 4 - Fazenda São Pedro; 5 - Fazenda São José; 6 - Fazenda Voador; 7 - Fazenda Prata; 8 - Fazenda Carilho; 9 - Fazenda Marinheiro; 10 - Fazenda Pádua Dinis; 11 - Fazenda Água Vermelha; 12 - Fazenda Santa Rita.
Fonte: Monbeig 1984, p. 217.

A expansão do caminho-de-ferro até esta região ainda seguia o café, o qual chegou à Araraquarense em 1870. No entanto, o setor cafeeiro passou por algumas crises no fim do século XIX e início do século XX, o que, juntamente com o fato das terras da região não serem muito propícias para o cultivo do café, deu espaço para o desenvolvimento de outras economias na região, tendo maior destaque a agropecuária.

Como o desbravamento desta região ocorreu antes da passagem do caminho-de-ferro, os núcleos populacionais formados tinham a necessidade de escoar sua produção e transportar pessoas. Desta forma, paralelamente à construção do prolongamento do caminho-de-ferro, que teve continuidade por volta de 1895 após atingir Araraquara, algumas estradas, conhecidas como Estradas Boiadeiro, foram construídas para que as populações do interior do estado de São Paulo conseguissem ter acesso ao comboio.

Na região, a principal Estrada Boiadeiro foi a Estrada do Taboado, projetada para conectar Taboado, uma região situada no limite do estado de São Paulo junto ao Rio Paraná, à Jaboticabal, passando pela Alta Araraquarense e por São José do Rio Preto. Seu desenho foi desenvolvido pelo bandeirante Olavo Hummel e pelo engenheiro italiano Ugolino Ugoline em 1893; e a sua construção foi financiada pelo Coronel Carlos Castro, pelo Capitão José Maria e pelo Padre Ferraz, mas só começou a ser usada em 1906 (Santos 2007, p. 22/23; Zequim 2007, p. 27). Assim, em 1895 o Prefeito do Estado, Bernardino de Campos, conseguiu uma licença e prolongou os carris por mais 75Km, de Araraquara até Taquaritinga, onde o caminho-de-ferro chegou em 1901.



Dar continuidade ao prolongamento do sistema ferroviário não foi uma tarefa fácil, pois os bancos estavam a passar por dificuldades e a produção de café estava em baixa. Desta forma, os carris só continuaram a ser estendidos até São José do Rio Preto em 1906. Entretanto, mesmo em meio às dificuldades, uma carta escrita por Bernardino de Campos à Secretaria da Agricultura em 1908¹³, mostra que ele não diminuiu seus esforços, e, assim, conseguiu uma autorização para continuar o prolongamento dos carris com a renegociação do período estipulado para o pagamento das dívidas que o prolongamento do caminho-de-ferro estava a assumir. Desta forma, com uma aquisição de débitos cada vez maior, o comboio prosseguiu seu caminho até chegar à São José do Rio Preto no ano de 1912.

A partir da década de 1910, altura em que o sistema ferroviária passou a desenvolver uma receita negativa, os automóveis entraram no país, o que resultou na abertura de algumas estradas que conectassem cidades situadas próximo das linhas ferroviárias com as cidades em que se localizavam as estações¹⁴. Sendo assim, a consolidação territorial foi inicialmente desenvolvida dentro de parâmetros intermodais, fazendo uso das estradas de rodagem apenas como complementos do caminho-de-ferro. No mesmo ano de inauguração da estação ferroviária de São José do Rio Preto, morreu o bandeirante Patrício que deixou suas terras sem nenhum registo de posse. Consequentemente, um grupo de “grileiros”¹⁵ constituído pelo, agora imobiliário de Araraquara, Bernardino de Campos, seu advogado, João Odorico da Cunha Glória e Mário Furquim, tomou posse das fazendas de Patrício. Os seus documentos foram reconhecidos pelo Ministério da Fazenda do Estado de São Paulo e pelo político Júlio Prestes, o qual também foi reconhecido como dono de parte das terras, no dia 19 de maio de 1914 (Zequim 2007, p. 33-34).

O processo percorrido para a viabilização desta regularização teve início no mesmo ano da morte de Patrício, através da criação de uma parceria em 6 de novembro, denominada Glória & Furquim. Esta parceria subdividiu todas as fazendas criadas por Patrício e, dentro de cinco anos após sua formação, conseguiu vender todo o território. O interesse pela região foi marcado pela valorização da produção de gado devido à Primeira Guerra Mundial (1914). Sendo assim, a região criadora de gado atraiu um contingente de imigrantes que até então havia sido atraído apenas pelas plantações de café. Com a sucessão de crises e guerras que ocorreram no início do século XX, os latifúndios sofreram uma desvalorização, sendo as terras repartidas e vendidas em porções cada vez menores. Alguns produtores de café, nomeadamente Francisco Schimidt na área da Araraquarense, foram obrigados a dividir suas terras para o pagamento de dívidas (Zequim 2007, p. 36).

A situação do setor ferroviário também não teve melhoras. Em 1916 o caminho-de-ferro da região Araraquarense foi leiloado e arrematado pela *São Paulo Northern Railroad Co.*, uma empresa Norte Americana com a sua matriz localizada em Wilmington, Dalawere (Zequim 2007, p. 42). Entretanto, a nova proprietária não

¹³ Documento disponível no Arquivo Público Digital do Estado de São Paulo;

¹⁴ Um estudo

¹⁵ Grileiros eram pessoas que tiravam vantagens da falta de registo de posse de terras para se apropriarem das mesmas através da criação de documentos falsificado que pudessem, face ao estipulado pela Constituição de 1891, identifica-los como os donos legítimos das terras.



parecia ter interesses em melhorar o sistema ferroviário, alguns acreditam que a empresa era constituída por banqueiros e que o leilão havia sido feito apenas como uma forma de pagamento das dívidas adquiridas pelo caminho-de-ferro até então. Desta forma, a situação dos ferroviários era cada vez pior, o que desencadeou uma greve em 1919. Em face a esta situação, o Governo Federal tomou a iniciativa de se apropriar deste troço ferroviário. O resultado desta apropriação foi a criação da E.F.A. – Companhia de Estrada de Ferro Araraquarense (Barcellona 2009, p. 21).

Ainda com certas dificuldades financeiras, mas como parte das políticas à favor da criação do sentimento nacional do Estado Novo, o caminho-de-ferro continuou a ser prolongado. Sua última estação foi construída no limite do estado de São Paulo em 1952 (Santos 2007, p. 22). Ao dar continuidade à análise dos mapas de 1889, 1930 e 1950 com o foco na região da Araraquarense, percebeu-se que o reconhecimento dos novos municípios da Alta Araraquarense foi acompanhado pelo prolongamento do caminho-de-ferro. No mapa de 1889, Araraquara, que recebeu o caminho-de-ferro em 1885, está representada como o último município reconhecido da região; no mapa de 1930 a última cidade reconhecida é Tanabi, situada depois de Mirassol, onde o caminho-de-ferro chegou durante a mesma década; no último mapa, datado de 1950, são encontradas divisões municipais desenhadas até a cidade de Jales, que recebeu o caminho-de-ferro em 1951. Portanto, como mencionado anteriormente, o caminho-de-ferro sempre atingia aglomerações já consolidadas, ao mesmo tempo que atraía serviços e infraestruturas para dar continuidade ao desenvolvimento da região.

Uma análise feita por Éverton Pelegrini de Menezes (2008, p. 210) confirma os resultado da análise descrita a cima. Ele aponta que ao longo da linha Araraquarense o período no qual foi fundado o maior número de municípios foi entre os anos de 1942 e 1954, devido a aproximação do caminho-de-ferro dos centros urbanos, os quais se desenvolviam e acabavam por ser desmembrados e reconhecidos como novas vilas.

Na tentativa de facilitar e valorizar o transporte ferroviário da região foram feitas várias melhorias. Uma delas foi a troca de toda a infraestrutura dos carris construída em bitola estreita pela bitola larga a partir de 1952, pois só assim o transporte teria maior fluidez. Em 1958, também foram recebidos novos vagões a diesel, entretanto, a situação ferroviária não encontrou melhoras, sendo gradualmente substituída pelo setor rodoviário (Dardes, 1987).

As dificuldades financeiras do setor ferroviário não ocorreram apenas na região Araraquarense, mas sim por todo o país, a estimular cada vez menos o seu uso e a valorizar cada vez mais a construção de rodovias. Na tentativa de reverter este quadro, o Governo Federal tentou unificar suas linhas ferroviárias. A empresa criada para unificar os caminhos-de-ferro do estado de São Paulo foi a FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.), fundada em 1967, constituída pela união das Companhias Sorocabana, Mogiana, Paulista, São-Paulo Minas e Araraquarense.

Mesmo com a unificação, a empresa criou escritórios de gerências regionais, sendo a da Araraquarense situada na cidade de Araraquara. Entretanto, a nova empresa não perdurou por muitos anos, pois o uso das rodovias foi priorizado ao longo do tempo. Sendo assim, em 1998 a linha da Estrada de Ferro Araraquarense



foi arrendada à empresa conhecida como Ferroban, com um contrato de duração de 20 anos. Em 2006 a Ferroban foi incorporada à empresa ALL – América Latina Logística, a qual atualmente faz uso do troço da Estrada de Ferro Araraquarense.

5. Conclusão

O reconhecimento dos centros urbanos do oeste do Estado de São Paulo e sua relação com o período da instalação ferroviária constitui um dos elementos mais ilustrativos do papel do caminho-de-ferro na consolidação territorial Paulista. Este foi o resultado do transporte de pessoas, infraestruturas e serviços para uma região ainda desconhecida. Este artigo apresentou esta relação através de uma perspectiva interdisciplinar dos desenvolvimentos territorial e do caminho-de-ferro. Estes contextos permitem esclarecer o paralelo existente entre a urbanização e o prolongamento dos carris entre os séculos XIX e XX.

A relação entre o caminho-de-ferro e a própria dinâmica urbana pode ser mais desenvolvida para ampliar ainda mais a compreensão do papel da mobilidade ferroviária na organização espacial do território Paulista. Apesar de não ter sido discutida nenhuma cidade em particular, o desenvolvimento do estado de São Paulo foi mais influenciado pelas cidades, cujas estações eram terminais, o que deixa implícito, de certa forma, que a relação comboio/cidade é de grande relevância no desenvolvimento territorial e económico do estado. O caminho-de-ferro deu origem a um desenvolvimento tão importante em determinadas cidades que impulsionou o processo de desmembramento urbano da região.

Se observarmos o processo que tentamos explicar, o percurso do caminho-de-ferro, da implantação de sua infraestrutura, marcou de forma visível a organização do território Paulista. Foi um processo longo e custoso, mas que permitiu o desenvolvimento de uma região mais ao interior do estado. O desbravamento destas terras desencadeou o progresso económico de São Paulo através de conexões territoriais sólidas. Sendo assim, a desvalorização do uso do caminho-de-ferro e sua substituição pelo setor rodoviário não reduz a importância do seu papel ao longo da história.

O caminho-de-ferro desempenhou um papel importante na consolidação do território do estado de São Paulo. A influência significativa que ele teve na atração de infraestruturas e serviços, bem com a migração de um grande contingente populacional, em conjunto com o desmembramento urbano, foi fundamental na constituição territorial Paulista. Conhecer o desenrolar desta história é reconhecer o papel da mobilidade na consolidação de um território ainda não desbravado no contexto de uma sociedade em pleno desenvolvimento e apresentar o sistema ferroviário como um de seus principais atores.



Bibliografia:

Anônimo, s/ ano. Jornal mineiro pesquisa episódio da história da região. Disponível em <http://cidadaeonnet.com.br/materia/2583> (2017)

Azevedo, Fernanda de, 1950. *Um trem corre para o oeste*. Livraria Martins Editora S. A., São Paulo.

Barcellona, Wilson Lopes, 2009. *O avanço da indústria no oeste Paulista: o Ramal Ferroviário da Alta Paulista, Alta Araraquarense, Noroeste, Sorocabana*. Iniciação Científica - FAPESP, UNESP, Bauru/SP.

Claude, Levi-Strauss, 1955. *Tristes Tropiques*. Librairie Plon.

Dardes, Fábio, 1987. "As locomotivas GP9L e GP-18 (EMD-GM) da EF Araraquara". Revista Centro-Oeste, nº 22. Disponível em <http://vfco.brazilia.jor.br/diesel/gp9L18/CO-22-locomotivas-GP9L-GP18.shtml>.

Junqueira, Fernando Bragheto, 2007. *Formação e transformação das cidades do oeste Paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da Alta Araraquarense*. Iniciação Científica - FAPESP, UNESP, Bauru/SP.

Kühl, Beatriz Mugayar, 1998. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua preservação*. Ateliê Editorial, FAPESP, Secretaria da Cultura, São Paulo.

Lança, João Felipe de Almeida, 2009. *Praças e jardins do oeste paulista. A configuração e transformação do espaço público com a introdução da ferrovia: Ramal Araraquarense*. Iniciação Científica - FAPESP, UNESP, Bauru/SP.

Matos, Odilon Nogueira de, 1974. *Café e ferrovias: a evolução e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Alfa-Omega. Sociologia e Política, São Paulo.

Menezes, Éverton Pelegrini de, 2008. *A quadrícula e suas variações na ocupação extensiva do território do oeste Paulista: estudo comparativo nos quatro ramais ferroviários*. Iniciação Científica - FAPESP, UNESP, Bauru/SP.

Monbeig, Pierre, 1984. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Hucitec, São Paulo.

Nogueira, Carlos Eugênio, 2012. "Frentes pioneiras e formação territorial: a Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) na consolidação do campo geográfico no Brasil". *Revista Brasileira de História da Ciência*, v. F, nº 2, Rio de Janeiro, pp. 315-335.

Pedro, Mônica Nakatani, 2007. *Formação e transformação das cidades do oeste Paulista: o avanço da frente pioneira na Estrada de Ferro Noroeste*. Iniciação Científica – FAPESP, UNESP, Bauru/SP.

Pinto, Adolpho Augusto, 1903. *História da Viação Pública de São Paulo*. Vanorden, São Paulo.



Ribeiro, Dieila Niliane Nazario, 2007. *Formação e transformação das cidades do oeste Paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da Alta Paulista*. Iniciação Científica - FAPESP, UNESP, Bauru/SP.

Rolnik, Raquel, 1997. *A cidade e a lei. Legislação: Política Urbana e Territórios na cidade de São Paulo*. Studio Nobel: FAPESP, São Paulo.

Santos, Aline Silva. *Praças e jardins do oeste Paulista a conformação e transformação do espaço público com a introdução da ferrovia: Ramal da Alta Araraquarense*. Iniciação Científica - FAPESP, UNESP, Bauru/SP.

Vargas, Milton, 1944. *História das técnicas e da tecnologia no Brasil*. Editora da Universidade Estadual Paulista: Centro de Educação Tecnológica Paula Souza, São Paulo.

Vieira, Dilermando Ramos, 2010. "Padre Diogo Antônio Feijó: as controvérsias de um sacerdote regalista anticelibatário". *Revista Pistis Praxis*, Teol. Pastor., v. 2, n. 1, Curitiba, pp. 193-210.

Yosioka, Mônica Harumi, 2007. *Formação e transformação das cidades do oeste Paulista: o avanço da frente pioneira do ramal da Alta Sorocabana*. Iniciação Científica - FAPESP, UNESP, Bauru/SP.